

Shipdock Harlingen richt zich op offshore

LC 11-2-201

JAAP HELLINGA

HARLINGEN - Nu de koopvaardij door zware zeeën gaat, richt de Harlinger reparatiewerf Shipdock zich noodgeedwongen op de offshore.

Den Helder is de belangrijkste offshore-haven. De branche is ondanks de crisis nog steeds lucratief. „We proberen meer opdrachten naar Harlingen te krijgen”, vertelt directeur Rob Wolthuisen van Shipdock. „We gaan dus de concurrentie aan met Den Helder.” Daarbij beschikken de Harlingers over een voordeel. „In Den Helder hebben ze geen buitengaats werf.”



De Caballo Genitor van Oceanografia werd in Harlingen verbreed.
FOTO SHIPDOCK HARLINGEN

De Friese onderneming kan dus grotere schepen aan. Afgelopen maand leverde Shipdock (58 werknemers) de laatste twee offshoreschepen van het Mexicaanse bedrijf Oceanografia op. De Harlingers bouwden er in totaal vier om. De kiel van dat vierde was gelegd op de scheepswerven van De Hoop in Lobith en Foxhool, maar

nog tijdens het bouwproces besloot Oceanografia dat de ladingcapaciteit groter moest.

kwam Shipdock in beeld. In Harlingen werden de vaartuigen met 3,8 meter verbreed, een klus die 400 ton staal en 12.000 manuren vergde. Dat smaakt naar meer. De

Den Helder heeft geen buitengaats werf

koerswijziging heeft nogal wat gevolgen.

De offshore hanteert strengere normen dan de koopvaardij. Vooral het veiligheidsaspect

weegt in de offshore zwaarder dan bij andere zeeschepen. Bij de winning van gas en olie op zee is het explosiegevaar immers een belangrijke factor. Daarom moet van ieder stukje metaal dat in de offshorebranche circuleert de afkomst en de exacte samenstelling te achterhalen zijn. „Je wordt ook geauditeerd”, aldus Wolthuisen. „Nog voordat je een opdracht binnen hebt, komen ze op de werf kijken.” De organisatie moest dus worden klaargestoomd voor de nieuwe markt.

„De droge-lading-markt is op dit moment heel slecht”, zegt Wolthuisen. Bij Shipdock zagen ze die ontwikkeling twee en een half jaar geleden al aankomen. „Als we drie, vier jaar geleden een schip voor onderhoud op de werf hadden, dan zei zo'n reder: doe dat en dat ook nog maar even. Tegenwoordig gebeurt alleen nog het hoognodige.”

Dat maakt dat onderhoudswerk sneller kan worden afgerond. Hij wijst op de moeilijkheden van JR Shipping, die al twee

koopvaarders failliet zag gaan weet van Duitse redertijen net zulke problemen. We hebben hier een hele poos drie schepen te wachten op lading. Dat tekent aan de wand.”

Natuurlijk pakt Shipdockingen nog steeds alle klu aan. Vootheen konden ze hun orderportefeuille ste drie maanden vooruit. „Nu is ongeveer een maand”, zegt thuisen. Behalve in Harlir verruimden ze ook bij de zu bedrijven Shipdock Amster en Nitron Staal in Amsterdam bilkveld.

Deze week was Wolthuisen voor Nitron Staal in Polen. De chineemakers moeten snijkor voor een baggermolen ma een opdracht die goed is €2,2 miljoen. Net als de hebben de scheepsbouwer wel eens florissant voor staan. Toch is Wolthuisen ontvreden. „Het is hard wer maar we zijn wel positief.”

> pagina 31